Chronique Printemps 2013

- ☑ Roulement de roue avant 1800 – précision
- ☑ Lumière de radio 1800
- ☑ Différence des pièces de 1800
- ☑ Un pneu neuf, ça glisse !
- ☑ Outil d'équilibrage de roue
- ☑ Interrupteur des HID au démarrage
- ☑ Mise à la terre d'un GL1800 2012
- ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces tâches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

ROULEMENT DE ROUE AVANT 1800 – PRÉCISION

Dans l'édition de l'été 2011, on y présentait de l'information concernant les roulements de roue avant des 1800. On croyait alors que ceux des 1500 et des 1800 étaient identiques; voici des précisions intéressantes sur le sujet.

Lors du remplacement des roulements avant d'une 1800, quelle ne fut pas notre surprise de constater que la roue était équipée non pas d'un mais de **2** roulements de chaque côté, chacun des roulements étant muni d'un joint d'étanchéité sur la face extérieure seulement. Les 1500 n'en avaient qu'un de chaque côté équipés de joints d'étanchéité sur les deux faces. Lors de notre vérification sur le schéma des pièces de remplacement, rien de tel n'était visible. Dans les faits, chaque côté de la roue avant d'un 1800 est équipée de 2 roulements 6004 dont l'une des faces dispose d'un joint d'étanchéité. Ils sont reliés au centre par une bague de retenue en plastique. Si vous avez à votre disposition des roulements 6004 scellés sur les 2 faces, vous pouvez les utiliser en retirant une des bagues de scellement et réinstaller la bague de retenue en plastique entre les roulements actuels sur votre moto.

Si vous souhaitez commander la pièce d'origine, en voici les numéros :

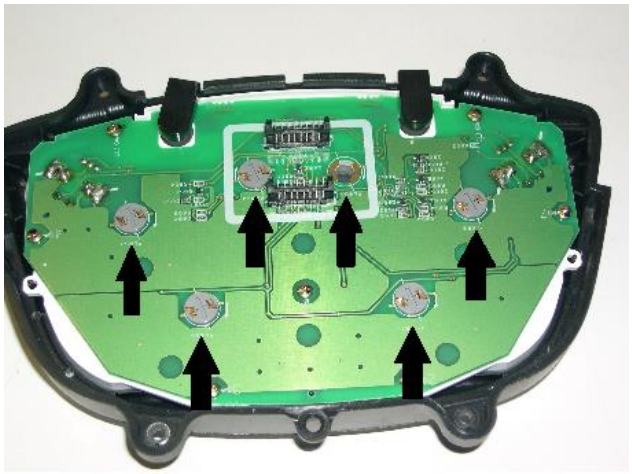
Année	# de pièce
2001-2005	91055-MCA-003 Roulement NTN avec joint orange
2006-2013	91055-MCA-A61 Roulement NTN avec joint jaune

Lumière de radio 1800

En conduite nocturne, il est agréable de pouvoir visualiser les boutons de contrôle du radio. Toutefois, avec le temps, il est possible que certaines ampoules soient brûlées. CycleMax vend des ampoules de remplacement portant le # CM1019 au coût de 3.75$ chacune. Elles ne sont valables que pour remplacer les ampoules de radio des années de 2001 à 2010 sans air bag. Voici comment procéder à leur remplacement.

Dévisser les 4 vis qui retiennent le boîtier de plastique à la structure métallique

Au dos du boîtier de plastique se trouvent les 6 lumières; insérez un petit tournevis tête place dans les fentes des ampoules et dévissez ¼ de tour; remplacez les ampoules en revissant.



Différence des pièces de 1800

La plupart des pièces des 2012 sont identiques à celles des années antérieures. En faisant quelques recherches, nous avons constaté que certaines des principales pièces sur les 1800 portent maintenant des numéros différents. Voici le compte rendu de ces recherches :

Description	Année	# pièce
Alternateur	2001-2004	31100-MCA-700
Alternateur	2005	31100-MCA-A41
Alternateur	2006-2010	31100-MCA-A61
Alternateur	2012-2013	31100-MCA-S41
Joint de fourche avant – gauche et droite	2001-2005	51490-MCA-003
Joint de fourche avant droit	2006-2010	51490-MCH-C11
Joint de fourche avant gauche	2006-2010	51490-MCA-A61
Joint de fourche avant gauche	2012-2013	51490-MCA-S41
Joint de fourche avant droit	2012-2013	51490-MFR-671
Roulement de roue avant	2001-2005	91055-MCA-003
Roulement de roue avant	2006-2013	91055-MCA-A61

Un pneu neuf, ça glisse !

Depuis le temps que nous cherchions cette information, enfin nous l'avons !

Lors du remplacement de pneus, l'installateur vous prévient à chaque fois d'être doux dans les manœuvres pour les 100 premiers kilomètres en mentionnant que des pneus neufs sont généralement glissants sans pouvoir en expliquer la raison. En voici l'explication : ils sont recouverts d'une pellicule de paraffine qui facilite le démoulage lors de la fabrication, les protègent du vieillissement et leur permettent de conserver un bel aspect. Toutefois, cette mince pellicule est glissante pour les premiers kilomètres.

Donc, pour bien roder vos pneus, empruntez sur les 100 premiers kilomètres des routes sinueuses afin d'incliner la moto et d'user les pneus sur une plus grande surface possible. Soyez doux avec la poignée de l'accélérateur…

Outil d'équilibrage des roues

Puisque les roues arrière des 1800 ne sont pas équipées d'essieux, l'équilibrage a toujours représenté un défi pour les mécanos amateurs. Récemment, lors de l'équilibrage d'une roue de 2012, nous avons rencontré un problème

particulier; en effet, l'adaptateur de l'outil dont nous disposions n'entrait plus dans l'un des moyeux de la roue, ce dernier ayant changé de forme. Nous avons trouvé un dispositif d'équilibrage qui permet d'effectuer le travail. En effet, la forme des pièces qui s'insèrent dans le moyeu est conique, s'adaptant ainsi à tous les diamètres possibles au centre des roues. Aussi, une des faces du boîtier dans lesquels se trouvent les roulements placés à chaque extrémité est plate, permettant de placer ces boîtiers sur n'importe quelle surface unie.

L'outil présente des caractéristiques très intéressantes :

- Très précis de par une friction minimale sur les roulements
- Simple d'utilisation
- Facile à transporter de par sa petite dimension et son poids (12'' X 1¾'') (1½ lbs)

Ce dispositif peut donc être déposé sur n'importe quel objet suffisamment haut pour dégager la roue. Il est toutefois important de placer les vis de serrage diamétralement opposées au moment où la roue est mise en place.

Consultez le site suivant; vous y trouverez toutes les applications et les autres modèles selon les types de véhicules :

www.marcparnes.com/

INTERRUPTEUR DES HID AU DÉMARRAGE

Les HID disposent d'un certain nombre de démarrages durant leur vie utile. À chaque fois que l'ampoule s'allume, elle s'use un peu. Avec le temps, les ampoules deviennent de plus en plus pâles. De son côté, le ballast « souffre » aussi un peu à chaque allumage. En plaçant la clé la moto à « ON », les lumières s'allument; puis au démarrage, elles s'éteignent pour se rallumer à nouveau au moment où le bouton du démarreur est relâché. Ceci provoque donc 2 allumages d'ampoules pour 1 démarrage de moto.

La compagnie « Electrical Connection » a mis au point un dispositif « plug-and-play » qui, pour les modèles 2012, fait allumer les phares seulement lorsque la pression d'huile est ressentie, ce qui signifie alors que le moteur tourne. Ainsi, les lumières ne subissent qu'un allumage à chaque démarrage. Le nom de la pièce est le « GL1800 Low Beam (HID) Cutout Harness »

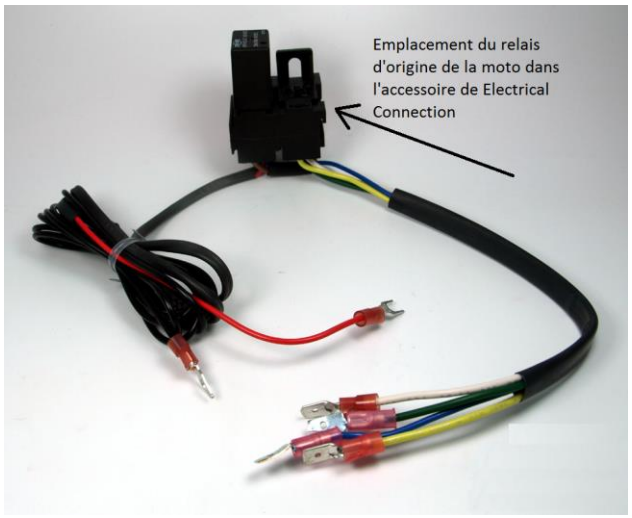
Il est possible que l'installation pour les modèles de 2001 à 2010 sans air bag soit un peu différente puisque toute l'installation se fait sous le siège de la moto. Le prix de ce dispositif est le suivant :

Année	# pièce	$
2006 à 2010 sans air bag	02114	16.95$
2006 à 2010 avec air bag	02116	29.95$
2012 et +	02116	29.95$

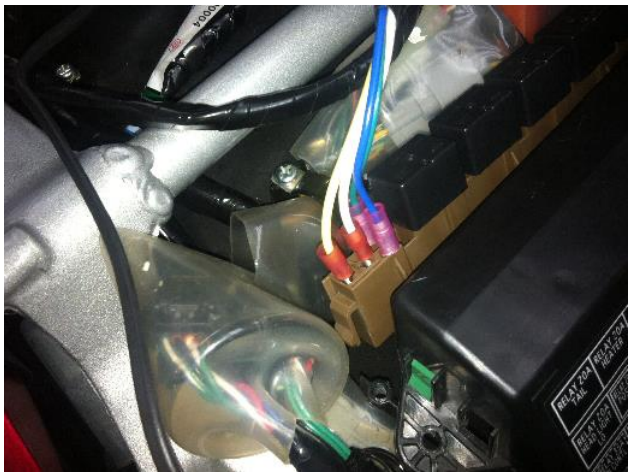
Voici comment l'installer sur une 2012:

Retirer le siège de la moto; dévissez les 2 vis qui retiennent la boîte des relais. Repérer l'emplacement du relais pour les feux de croisement (indiqué ici par la pointe du tournevis - head light LO).

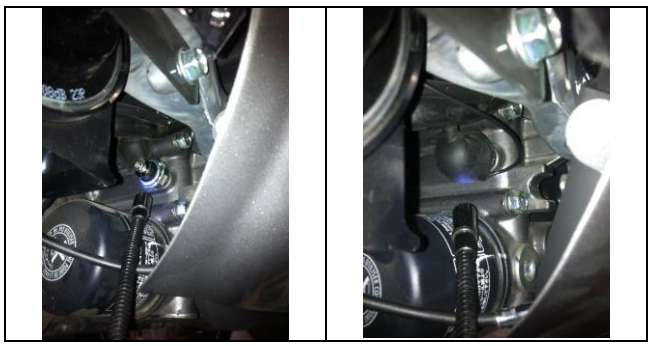
Retirer le relais de son emplacement d'origine et placer ce relais dans l'accessoire de « Electrical Connection » (photo suivante)



Brancher les fils de l'accessoire dans les connecteurs où se trouvait le relais selon la recommandation du fabricant.



Retirer le carénage inférieur avant (bedaine); repérer l'interrupteur de pression d'huile; il est protégé par un capuchon de caoutchouc, près du filtre à l'huile. Desserrer l'écrou, glisser la cosse à fourche de l'accessoire sous l'écrou, revisser l'écrou et replacer le capuchon.



Il ne vous reste qu'à brancher le fil de l'alimentation, soit sur le pôle positif de la batterie ou sur la borne « accessoire + » dans le boîtier de fusibles.

Voilà; vos HID dureront plus longtemps.

MISE À LA TERRE D'UN GL1800 2012

La mise à la terre des accessoires est essentielle à leur bon fonctionnement. Pas toujours facile de trouver un bon endroit pour les « grounder » sur une 1800. En voici un bon sur une 2012. Une des vis de mise à la terre, plus facile d'accès, est située du côté gauche de la moto comme indiqué par la flèche sur la photo.

Pas facile d'aller installer les fils à cet endroit direz-vous ? Vous avez raison. Voici pourquoi la compagnie « Electrical Connection » vend un accessoire, le « Master Ground Block ». Il s'agit simplement de fixer le fil de ce bloc à la vis indiquée plus haut et de le placer sous le siège. Ceci vous permettra de facilement mettre à la terre tous vos accessoires. Le coût est de 27.99 US. Nous avons expérimenté cet accessoire et pouvons vous en confirmer son utilité. Il est disponible chez :
www.electricalconnection.com/

COURRIER DU LECTEUR

Bonsoir Claude et Claude.

Mon nom est Gilles Chartier et je suis un nouveau membre de Gatineau. J'ai bien apprécié la dernière clinique mécanique. J'ai une GL1800 2003 avec 103,000 km au compteur. En 2009, j'ai changé mes roulements de direction à 55,000 km pour des « All Ball » en même temps que j'ai fait changer ma suspension en avant pour le kit de « Race Tech ».

Depuis quelques temps, la direction devient de plus en plus rigide; tourner les guidons est de plus en plus pénible. Je suis un peu déçu du faible kilométrage fait avec les nouveaux roulements (48,000 km) mais avec nos belles routes… Suite à notre conversation, vous aviez suggéré le remplacement des roulements, ce que j'ai fait. En voici un compte-rendu.

Le roulement du haut était relativement correct; toutefois, celui du bas était presque saisi (voir photos) L'état des roulements était pitoyable. Il était temps…

Aussi, je prends quelques minutes pour donner un petit feedback sur les Cobra Avon que j'ai fait installer le 9 juillet dernier. J'ai fait 7,000 km depuis et je roule de 16,000 à 18,000 km par année. Au début je dois dire que ça a fait du bien car mes Elite 3 avaient 20,500 km. Il ne restait donc très que peu de kilométrage à faire avec ces pneus.

Donc au début j'ai eu l'impression que le pneu collait au pavé, plus que les Elite 3 quand il était neuf. Ma plus agréable surprise fut l'absence de bruit Ouff…! Ça a fait du bien d'avoir des pneus très silencieux par rapport aux Elite 3. Donc, après 7,000 km, je peux dire que je suis encore très satisfait. Le pneu avant use très bien; à l'arrière il commence à s'aplatir. Depuis un certain temps, ils font un peu de bruit quand j'incline la moto. A l'occasion j'embarque des passagers un peu lourds; donc les pneus travaillent fort (lol).

Je dois dire que le pneu me semble moins « rigide » par rapport aux Elite 3. Quand je roule seul cela m'importe peu mais avec des passagers, je sens que le pneu est comme est à son maximum de capacité ce que je ressentais moins avec les Elite 3.

Donc en résumé, je suis satisfait et à date donne une note de 9/10 comparativement au Elite 3 auquel je donne 8/10. En plus, les Cobra de Avon sont moins chers. Voilà mes observations.

Gilles Chartier

Réponse de Claude et Claude

Monsieur Chartier,
Merci de vos commentaires; ils sont grandement appréciés. Remarque importante : assurez-vous que la pression dans le pneu correspond à la pression recommandée indiquée sur le flanc du pneu. Ainsi, peut être que l'usure se fera de façon plu uniforme.

Rendez-vous…

On vous donne rendez-vous à la clinique mécanique le 13 avril prochain !